VERORDNUNG (EU) 2023/851 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 19. April 2023

zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Übereinkommen von Paris ([4]), das am 12. Dezember 2015 im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (im Folgenden „UNFCCC") angenommen wurde (im Folgenden „Übereinkommen von Paris"), trat am 4. November 2016 in Kraft. Die Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris haben vereinbart, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Diese Verpflichtung wurde durch die Annahme des Klimapakts von Glasgow im Rahmen des UNFCCC am 13. November 2021 verstärkt, in dem die Konferenz der Vertragsparteien des UNFCCC, die als Sitzung der Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris diente, anerkannte, dass die Auswirkungen des Klimawandels bei einem Temperaturanstieg um 1,5 °C gegenüber 2 °C deutlich geringer sein werden, und sich dazu entschloss, die Anstrengungen zur Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 1,5 °C fortzusetzen.

(2) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris stehen im Mittelpunkt der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal (im Folgenden „europäischer Grüner Deal"). Das Europäische Parlament forderte in seiner Entschließung vom 15. Januar 2020 zum europäischen Grünen Deal ([5]), den notwendigen Übergang zu einer klimaneutralen Gesellschaft bis spätestens 2050 zu verwirklichen, und rief in seiner Entschließung vom 28. November 2019 zum Klima- und Umweltnotstand den Klima- und Umweltnotstand aus ([6]). Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

(3) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der Union bis 2050 und präsentiert eine neue Wachstumsstrategie, die vor allem darauf abzielt, den Wandel der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft und mit dynamischen

([1]) ABl. C 194 vom 12.5.2022, S. 81.
([2]) ABl. C 270 vom 13.7.2022, S. 38.
([3]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. Februar 2023 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 28. März 2023.
([4]) ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.
([5]) ABl. C 270 vom 7.7.2021, S. 2.
([6]) ABl. C 232 vom 16.6.2021, S. 28.

Wirtschaftszweigen zu vollziehen, die in ihrem jeweiligen Segment weltweit führend und globale Innovationsmotoren bleiben, während sie gleichzeitig gut bezahlte, hochwertige Arbeitsplätze in der Union sichern. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. In diesem Zusammenhang stärkt das im Beschluss (EU) 2022/591 des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]) festgelegte 8. Umweltaktionsprogramm für die Zeit bis 2030 das Ziel, den grünen Wandel zu einer klimaneutralen, nachhaltigen, schadstofffreien, ressourceneffizienten, auf Energie aus erneuerbaren Quellen beruhenden, resilienten und wettbewerbsfähigen Kreislaufwirtschaft auf gerechte, faire und inklusive Weise zu beschleunigen und den Zustand der Umwelt zu schützen, wiederherzustellen und zu verbessern, indem die im Rahmen des europäischen Grünen Deals angekündigten Maßnahmen und Initiativen unterstützt werden und auf ihnen aufgebaut wird. Gleichzeitig wirkt sich der Wandel auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Außerdem wird sich der Wandel unterschiedlich auf unterschiedliche Regionen der Union auswirken, vor allem auf strukturell benachteiligte Gebiete, Randgebiete und die Gebiete in äußerster Randlage. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Wandel gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.

(4) Die Union hat sich in der aktualisierten Vorlage zum national festgelegten Beitrag, die dem Sekretariat des UNFCCC am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde, verpflichtet, ihre Nettotreibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken.

(5) Durch die Annahme der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) hat die Union das Ziel, die Emissionen bis 2050 auf netto null zu reduzieren, und die Vorgabe, danach negative Emissionen anzustreben, rechtlich verankert. Diese Verordnung sieht auch ein verbindliches Ziel der Union bis 2030 für die Senkung der Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) innerhalb der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.

(6) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten. Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem die Emissionen seit 1990 gestiegen sind. Das umfasst auch den Straßenverkehr mit Personenkraftwagen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen, die zusammen über 70 % der gesamten Verkehrsemissionen ausmachen. Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden.

(7) Der digitale und der grüne Wandel sollten auch der Bedeutung der sozialen Dimension Rechnung tragen, damit eine für alle erschwingliche und zugängliche Mobilität gewährleistet wird, insbesondere für Pendler, die keinen Zugang zu hochwertigen öffentlichen Verkehrsmitteln oder anderen Mobilitätslösungen haben. Ehrgeizigere CO_2-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge dürften die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge beschleunigen, sie erschwinglicher machen und auch die Dekarbonisierung auf dem Gebrauchtwagenmarkt in allen Segmenten beschleunigen, was größere Vorteile für Verbraucher mit niedrigem und mittlerem Einkommen mit sich bringt. Bei der Annahme dieser Normen ist es auch wichtig, die erheblichen wirtschaftlichen und sozialen Folgen des digitalen und grünen Wandels und die Notwendigkeit der Sicherung von Arbeitsplätzen und des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Union zu berücksichtigen.

(8) Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen sind ein notwendiger Teil eines einheitlichen und kohärenten Rahmens, der für die Verwirklichung des Gesamtziels der Union, die Nettotreibhausgasemissionen zu senken und die Abhängigkeit der Union von eingeführten fossilen Brennstoffen zu verringern, unerlässlich ist. Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass die Kommission mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern aus der Industrie zusammenarbeitet, um die Lieferkette für die kritischen Rohstoffe zu sichern, die für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge benötigt werden. Dies wird auch die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Union fördern und die strategische Autonomie der Union stärken.

([7]) Beschluss (EU) 2022/591 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2030 (ABl. L 114 vom 12.4.2022, S. 22).

([8]) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

(9) Eine Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 erfordert eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates ([9]) festgelegten Reduktionsauflagen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Außerdem muss eine klare Marschroute für die weitere Senkung der Emissionen nach 2030 festgelegt werden, um einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten. Ohne ehrgeizige Maßnahmen für die Senkung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr werden höhere Emissionsminderungen in anderen Sektoren erforderlich, einschließlich Sektoren, in denen die Dekarbonisierung sehr viel schwieriger ist.

(10) Die verschärften Anforderungen an die Minderung der CO_2-Emissionen sollen dazu anregen, den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen und gleichzeitig soll den Verbrauchern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich der Luftqualität, der Erhöhung der Energiesicherheit und der Energieeffizienz sowie der damit einhergehenden Energieeinsparungen entstehen, und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. Im globalen Kontext muss die Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der Union eine treibende Kraft des derzeitigen Wandels zu emissionsfreier Mobilität sein. Die verschärften CO_2-Emissionsnormen sind in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral. Für die Erreichung des Flottenziels Nullemissionen sind und bleiben verschiedene Technologien verfügbar. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit batterieelektrische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb und andere mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge; technologische Innovationen schreiten weiter voran. Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge gehören, können für den Wandel weiterhin eine Rolle spielen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dafür zu sorgen, dass genaue und vollständige Daten über das Emissionsverhalten dieser Plug-in-Hybridfahrzeuge zur Verfügung stehen.

(11) Nach Konsultation der Interessenträger wird die Kommission — in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht, außerhalb des Geltungsbereichs der Flottenzielwerte und in Übereinstimmung mit dem Ziel der Klimaneutralität der Union — einen Vorschlag für die Zulassung nach 2035 von Fahrzeugen, die ausschließlich mit CO_2-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, vorlegen.

(12) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO_2-Emissionsminderungsziele sowohl für neue Personenkraftwagen als auch für neue leichte Nutzfahrzeuge ab 2030 festgelegt werden. Die Bestimmung der Zielwerte sollte ein starkes Signal setzen, um die Akzeptanz emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen und Innovationen in emissionsfreien Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.

(13) Technologische Innovation ist eine Voraussetzung für die Dekarbonisierung der Mobilität in der Union und sollte daher unterstützt werden. Für Innovationen im Ökosystem Mobilität stehen im Rahmen verschiedener Finanzierungsinstrumente der Union — insbesondere Horizont Europa, das mit der Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) eingerichtete Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, das mit der Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates ([11]) eingerichtete InvestEU, der Europäische Fonds für regionale Entwicklung, der Kohäsionsfonds, der mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) eingerichtete Innovationsfonds und die mit der Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]) eingerichtete Aufbau- und Resilienzfazilität, bereits erhebliche Mittel zur Verfügung. Die Union und die Mitgliedstaaten sollten ihre Anstrengungen zur Förderung öffentlicher und privater Investitionen in Forschung und Innovation im europäischen Automobilsektor unter anderem durch Initiativen zur Stärkung der Synergien im Automobilsektor–wie z. B. die Europäische Batterie-Allianz — fortsetzen. Durch diese Anstrengungen, zusammen mit klaren regulatorischen Signalen, werden Investitionsentscheidungen der Hersteller gefördert, die europäische Technologieführerschaft in dieser Branche erhalten, zur Entwicklung industrieller Spitzenleistungen bei den Zukunftstechnologien in der Union beigetragen und die Tragfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit ihrer industriellen Basis dauerhaft sichergestellt.

([9]) Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

([10]) Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 zur Einrichtung von Horizont Europa, dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, sowie über dessen Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1290/2013 und (EU) Nr. 1291/2013 (ABl. L 170 vom 12.5.2021, S. 1).

([11]) Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. März 2021 zur Einrichtung des Programms „InvestEU" und zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/1017 (ABl. L 107 vom 26.3.2021, S. 30).

([12]) Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

([13]) Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17).

(14) Die Zielvorgaben der überarbeiteten CO_2-Emissionsnormen sollten von einer Unionsstrategie begleitet werden, um unter Berücksichtigung der Besonderheiten der einzelnen Mitgliedstaaten die mit dem Ausbau der Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge und der Entwicklung der entsprechenden Technologien zusammenhängenden Herausforderungen und unter Aufrechterhaltung des Beschäftigungsniveaus im Automobilsektor der Union die mit dem Weiterqualifizierungs- und Umschulungsbedarf der Arbeitskräfte in diesem Sektor und der wirtschaftlichen Diversifizierung und Umstellung von Tätigkeiten zusammenhängenden Herausforderungen anzugehen. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Auswirkungen gewidmet werden, die dieser Wandel auf Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen (KMU) entlang der Automobil-Lieferkette sowie auf betroffene Regionen und Gemeinschaften haben wird, die aufgrund der Präsenz einer stark entwickelten Automobilindustrie anfälliger sein könnten. Gegebenenfalls sollte eine finanzielle Unterstützung auf der Ebene der Union und der Mitgliedstaaten, z. B. durch den durch die Verordnung (EU) 2021/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichteten Europäischen Sozialfonds Plus ([14]), den durch die Verordnung (EU) 2021/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates ([15]) eingerichteten Fonds für einen gerechten Übergang, den Investitionsfonds, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Kohäsionsfonds, die Aufbau- und Resilienzfazilität und andere durch die Verordnung (EU, Euratom) 2020/2093 des Rates ([16]) festgelegte Instrumente des Mehrjährigen Finanzrahmens und das durch die Verordnung (EU) 2020/2094 des Rates ([17]) eingerichtete Aufbauinstrument der Europäischen Union im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen sowie andere verfügbare Finanzierungsinstrumente, z. B. von der Europäischen Investitionsbank, in Betracht gezogen werden, um private Investitionen anzuregen.

Die Mitteilung der Kommission vom 18. Februar 2022 über Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 ermöglicht es den Mitgliedstaaten, Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Produktionsprozesse zu dekarbonisieren und umweltfreundlichere Technologien im Zusammenhang mit der Mitteilung der Kommission vom 5. Mai 2021 mit dem Titel „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen" (im Folgenden „aktualisierte neue Industriestrategie") einzuführen. Die Empfehlung des Rates vom 16. Juni 2022 ([18]) ist ein wichtiges Instrument für die Mitgliedstaaten, um die beschäftigungs- und sozialpolitischen Aspekte des gerechten Übergangs zu einer klimaneutralen Wirtschaft zu berücksichtigen. Die Kommission sollte weitere Optionen zur Unterstützung dieses Übergangs und insbesondere zur Abmilderung etwaiger negativer Auswirkungen dieses Übergangs auf die Beschäftigung im Automobilsektor prüfen.

(15) Um etwaige Finanzierungslücken bei der Gewährleistung eines gerechten Übergangs in der Automobil-Lieferkette zu ermitteln, wobei besonderes Augenmerk auf KMU und die am stärksten vom Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft betroffenen Regionen zu richten, sollte die Kommission bis zum 31. Dezember 2025 zum Zeitpunkt der Vorlage des ersten Fortschrittsberichts aufbauend auf laufenden Initiativen wie dem Weg für den Wandel für das Ökosystem Mobilität und der Allianz der Automobilregionen des Ausschusses der Regionen und in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, den Regionen, den lokalen Behörden und allen einschlägigen Interessenträgern einen Bericht mit einer Analyse vorlegen, bei der diese Finanzierungslücken benannt werden. Dem Bericht sollten gegebenenfalls Vorschläge für angemessene finanzielle Maßnahmen zur Deckung des ermittelten Bedarfs beigefügt werden.

(16) Die aktualisierte neue Industriestrategie sieht die gemeinsame Gestaltung von Wegen für den grünen und den digitalen Wandel im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vor In diesem Zusammenhang sollte ein Weg für den Wandel für das Ökosystem Mobilität entwickelt werden, um den Übergang der Wertschöpfungskette der Automobilbranche zu begleiten, indem unter anderem die Kontinuität des sozialen Dialogs unter Einbeziehung der Branche und ihrer Interessenträger in vollständiger Transparenz sichergestellt wird. Der Weg für den Wandel sollte den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit widmen. Er sollte auch auf die Mitteilung der Kommission vom 1. Juli 2020 mit dem Titel „Europäische Kompetenzagenda für nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit, soziale Gerechtigkeit und Resilienz gestützt sein, die Initiativen wie das Kompetenzpakt umfasst, um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Wandel zu mobilisieren. Maßnahmen und Anreize auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, sollten in diesen Weg für den Wandel ebenfalls eingehen.

([14]) Verordnung (EU) 2021/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+) und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1296/2013 (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 21).

([15]) Verordnung (EU) 2021/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Fonds für einen gerechten Übergang (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 1).

([16]) Verordnung (EU, Euratom) 2020/2093 des Rates vom 17. Dezember 2020 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2021 bis 2027 (ABl. L 433 I vom 22.12.2020, S. 11).

([17]) Verordnung (EU) 2020/2094 des Rates vom 14. Dezember 2020 zur Schaffung eines Aufbauinstruments der Europäischen Union zur Unterstützung der Erholung nach der COVID-19-Krise (ABl. L 433 I vom 22.12.2020, S. 23).

([18]) Empfehlung des Rates 2022/C 243/04 vom 16. Juni 2022 zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität (ABl. C 243 vom 27.6.2022, S. 35).

Die mit diesem umfassenden Weg für den Wandel für das Ökosystem Mobilität erzielten Fortschritte sollten alle zwei Jahre als Teil eines von der Kommission vorzulegenden Fortschrittsberichts kontrolliert werden. In diesem Fortschrittsbericht sollten u. a. die Fortschritte bei der Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, insbesondere im Segment der leichten Nutzfahrzeuge, und bei den Maßnahmen auf Ebene der Union, der Mitgliedstaaten und auf lokaler Ebene zur Erleichterung des Übergangs der Mitgliedstaaten zu emissionsfreien Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die Fortschritte bei ihrer Preis- und Energieeffizienzentwicklung, bei der Entwicklung alternativer Kraftstoffe und beim Aufbau der öffentlichen und privaten Lade- und Tankstelleninfrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates („Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe") und einer Neufassung der Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([19]), das Potenzial innovativer Technologien für die Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die internationale Wettbewerbsfähigkeit, Investitionen in die Wertschöpfungskette der Automobilbranche und die Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitskräften und die Umstellung von Tätigkeiten, insbesondere in KMU, berücksichtigt werden. Dieser Fortschrittsbericht wird außerdem auf den Fortschrittsberichten aufbauen, die die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre gemäß der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe übermitteln. Die Kommission sollte die Sozialpartner bei der Erstellung des Fortschrittsberichts konsultieren und die Ergebnisse in den sozialen Dialog aufnehmen. Die Innovationen in der Lieferkette der Automobilbranche schreiten voran. Innovative Technologien wie die Erzeugung von E-Fuels mit CO_2-Gewinnung aus der Luft könnten, wenn sie weiterentwickelt werden, Perspektiven für eine erschwingliche klimaneutrale Mobilität bieten. Die Kommission sollte daher den Fortschritt des Innovationsstands in diesem Sektor als Teil ihres Fortschrittsberichts verfolgen.

(17) Zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger in allen Mitgliedstaaten ist es wichtig, auch die bestehende Flotte zu dekarbonisieren. Der Markt für Gebrauchtfahrzeuge birgt die Gefahr, dass die CO_2-Emissionen und die Luftverschmutzung in wirtschaftlich weniger entwickelte Regionen der Union verlagert werden. Um die Emissionen der bestehenden Flotte schneller zu verringern und den Wandel zu einem emissionsfreien Verkehr zu beschleunigen, ist es von größter Bedeutung, die Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf batteriebetriebene Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb zu fördern, wozu auch die Bewertung der Möglichkeiten gehört, die Verbreitung solcher Lösungen in Mitgliedstaaten zu erleichtern.

(18) Wie in der Mitteilung der Kommission vom 18. Mai 2022 mit dem Titel „REPowerEU-Plan" dargelegt, ist es wichtig, den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in über eine bestimmte Größe hinausgehenden Fahrzeugflotten öffentlicher Einrichtungen und privater Unternehmen zu erhöhen, um Energieeinsparungen und die Energieeffizienz im Verkehrssektor zu verbessern und den Wandel zu emissionsfreien Fahrzeugen zu beschleunigen. Zu diesem Zweck enthält die Mitteilung der Kommission vom 18. Oktober 2022 mit dem Titel „Arbeitsprogramm der Kommission für 2023" eine Initiative zur Ökologisierung von Unternehmensflotten. Die Kommission sollte beim Vorschlag für diese Initiative für gleiche Wettbewerbsbedingungen sorgen und eine Fragmentierung des Binnenmarkts vermeiden.

(19) Um die Verbreitung von Fahrzeugen mit geringerem Energieverbrauch zu fördern, sollte die Kommission die Auswirkungen untersuchen, die sich durch eine Festlegung von Mindestschwellen für die Energieeffizienz von neuen emissionsfreien Personenkraftwagen und neuen emissionsfreien leichten Nutzfahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, ergeben.

(20) Die EU-weiten Flottenziele sind um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur zu ergänzen, der in der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Neufassung der Richtlinie 2010/31/EU festzulegen ist. In diesem Zusammenhang kommt es entscheidend darauf an, dass die Investitionen in den erforderlichen Infrastrukturausbau fortgesetzt und erhöht werden. Gleichzeitig ist es äußerst wichtig, für einen raschen Einsatz erneuerbarer Energien zu sorgen, wie dies in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ([20]) vorgesehen ist.

(21) Die Hersteller sollten ausreichend Flexibilität für die Anpassung ihrer Flotten im Laufe der Zeit erhalten, um den Wandel zu emissionsfreien Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können, was ihre Wettbewerbsfähigkeit fördern und den Weg für weitere Innovationen bereiten wird. Daher ist es zweckmäßig, Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen.

([19]) Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (ABl. L 153 vom 18.6.2010, S. 13).

([20]) Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

(22) Aufgrund der strengeren EU-weiten Flottenziele ab 2030 müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge in der Union auf den Markt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/631 untergraben. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge sollte daher ab dem 1. Januar 2030 aufgehoben werden. Bis zu diesem Datum, d. h. während dieses Jahrzehnts, wird die Verbreitung von Fahrzeugen mit Emissionen von null bis zu 50 g CO_2/km einschließlich Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen und leistungsfähigen Plug-in-Hybridfahrzeugen weiterhin durch den Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gefördert. Die Schwellenwerte für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge sollten jedoch geändert werden, um der schnelleren Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt Rechnung zu tragen. Nach dem 1. Januar 2030 werden Plug-in-Hybridfahrzeuge weiterhin auf die EU-weiten Flottenziele angerechnet, zu deren Erreichung die Fahrzeughersteller verpflichtet sind.

(23) Die Begünstigungen für Ökoinnovationen, die von einem Hersteller in Anspruch genommen werden können, sind derzeit auf 7 g CO_2/km begrenzt. Diese Obergrenze sollte entsprechend den Zielwerten nach unten angepasst werden, damit sichergestellt wird, dass die Höhe dieser Grenze in einem ausgewogenen Verhältnis zu den durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen der Hersteller steht.

(24) Die Umsetzung der CO_2-Emissionsnormen ist eng mit der Umsetzung der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung verknüpft. Im Anschluss an die Aufhebung und Ersetzung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([21]) am 1. September 2020 durch die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates ([22]) ist es zur Sicherstellung der kontinuierlichen Vereinbarkeit der beiden Instrumente zweckmäßig, die Begriffsbestimmungen in der Verordnung (EU) 2019/631 an den Rechtsrahmen der Typgenehmigung anzugleichen und die Bezugnahmen in dieser Verordnung auf den Rechtsrahmen der Typgenehmigung zu aktualisieren.

(25) Die erforderlichen Emissionsminderungsanstrengungen, um die EU-weiten Flottenziele zu erreichen, werden mithilfe einer Grenzwertkurve, die auf der Durchschnittsmasse der EU-Flotte neuer Fahrzeuge und der Flotte neuer Fahrzeuge des Herstellers basiert, auf die Hersteller verteilt. Zwar ist es zweckmäßig, diesen Mechanismus beizubehalten, jedoch muss verhindert werden, dass die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers aufgrund der strengeren EU-weiten Flottenziele negativ wird. Daher ist zu präzisieren, dass in einem solchen Fall die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf 0 g CO_2/km gesetzt werden soll.

(26) Die Werte, die für die Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen und die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers verwendet werden, beruhen auf den Daten, die in den Typgenehmigungsunterlagen und den Übereinstimmungsbescheinigungen der betreffenden Fahrzeuge aufgezeichnet sind. Um die Wirksamkeit der CO_2-Emissionsnormen zu gewährleisten, ist die Richtigkeit der für diese Zwecke verwendeten Daten unerlässlich. Falls dennoch Fehler in den Daten festgestellt werden, ist es unter Umständen nicht möglich, auf der Grundlage der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung bereits ausgestellte Typgenehmigungsunterlagen oder Übereinstimmungsbescheinigungen zu berichtigen, wenn sich die Daten auf Typgenehmigungen beziehen, die nicht mehr gültig sind. In solchen Fällen sollte die Kommission befugt sein, von den einschlägigen Typgenehmigungsbehörden und gegebenenfalls den Herstellern die Ausstellung einer berichtigenden Erklärung zu verlangen, auf deren Grundlage die Werte korrigiert werden können, anhand derer beurteilt wird, inwieweit die Hersteller ihre Zielvorgaben einhalten.

(27) Die Meldung von Daten zu den Fahrzeugklassen M_2 (Omnibusse) und N_2 (mittelgroße Lastkraftwagen) fällt in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates ([23]), daher kann diese Anforderung zur Meldung von Daten aus der Verordnung (EU) 2019/631 gestrichen werden.

([21]) Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

([22]) Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

([23]) Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

(28) Angesichts des strengeren Gesamtziels für die Senkung der Treibhausgasemissionen und um mögliche Marktverzerrungen zu vermeiden, sollten die Reduktionsauflagen für alle Hersteller auf dem Unionsmarkt mit Ausnahme der Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr weniger als 1 000 Neuzulassungen für Fahrzeuge entfallen, angeglichen werden. Demzufolge sollte die Möglichkeit, eine Ausnahme von ihren Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen zu beantragen, für Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr 1 000 bis 10 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder 1 000 bis 22 000 Neuzulassungen für leichte Nutzfahrzeuge entfallen, ab 1. Januar 2036 aufgehoben werden.

(29) Um die Rechtssicherheit und Übereinstimmung mit der derzeitigen Praxis sicherzustellen, sollte präzisiert werden, dass die Anpassungen der Werte M_0 und TM_0 durch delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EU) 2019/631 und nicht durch delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung erfolgen sollten.

(30) Die Fortschritte, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2019/631 zur Erreichung der für 2030 und darüber hinaus festgelegten Reduktionsziele gemacht werden, sollten 2026 überprüft werden. Bei dieser Überprüfung sollten alle Aspekte berücksichtigt werden, die in den alle zwei Jahre vorzulegenden Berichten enthalten sind.

(31) Mehrere Mitgliedstaaten haben Pläne angekündigt, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen, indem für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge mit CO_2-Emissionen ein Ausstiegsdatum vor 2035 festgelegt wird. Die Kommission sollte Optionen ermitteln, mit denen dieser Übergang erleichtert wird, und prüfen, ob den Plänen entsprechende zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

(32) In Anwendung von Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/631 wurde die Möglichkeit, die Einnahmen aus Abgaben wegen Emissionsüberschreitung einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, geprüft und der Schluss gezogen, dass dies den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen würde, ohne den Wandel des Automobilsektors direkt zu unterstützen. Einnahmen aus Abgaben wegen Emissionsüberschreitung sollten daher weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union gelten.

(33) Die CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus müssen auf Unionsebene bewertet werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission eine Methode entwickeln, gemäß der die CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die in der Union auf den Markt gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden.

(34) Um eine gemeinsame Unionsmethode, gemäß der die CO2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden, festzulegen und um sicherzustellen, dass die Berechnung der Zielvorgaben der spezifischen Emissionen für Hersteller, die die Verantwortung für die CO_2-Emissionen von in mehreren Stufen gefertigten leichten Nutzfahrzeugen tragen, angepasst werden kann, um Änderungen am Verfahren für die Bestimmung der CO_2-Emissionen und der Masse solcher Fahrzeuge zu berücksichtigen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Verordnung (EU) 2019/631 durch Festlegung einer solchen gemeinsamen Unionsmethode zu ergänzen bzw. um erforderlichenfalls die in Anhang I Teil B jener Verordnung festgelegte Berechnungsformel zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([24]) niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(35) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verschärfung der Anforderungen an die Minderung der CO_2-Emissionen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(36) Die Verordnung (EU) 2019/631 sollte daher entsprechend geändert werden —

([24]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2019/631 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

      i) Unter Buchstabe a wird der Wert „37,5 %“ durch den Wert „55 %“ ersetzt.

      ii) Unter Buchstabe b wird der Wert „31 %“ durch den Wert „50 %“ ersetzt.

   b) Folgender Absatz wird eingefügt:

      „(5a) Ab dem 1. Januar 2035 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:

      a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 100 % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.3 ermittelt wird;

      b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 100 % gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.3 ermittelt wird.“

   c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

      „(6) Vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029 gilt für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 und Teil B Nummer 6.3 ein Schwellenwert, der einem Anteil von 25 % an der Flotte neuer Personenkraftwagen bzw. 17 % an der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge entspricht.“

   d) Absatz 7 wird gestrichen.

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      i) Unter Buchstabe a wird die Bezugnahme auf „Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG“ durch „Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858“ ersetzt.

      ii) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

      „b) Klasse N_1 gemäß der Definition in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (‚leichte Nutzfahrzeuge‘) fallen, die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren (‚neue leichte Nutzfahrzeuge‘). Emissionsfreie Fahrzeuge der Klasse N mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg bzw. 2 840 kg werden ab dem 1. Januar 2025 für die Zwecke dieser Verordnung und unbeschadet der Verordnung (EU) 2018/858 und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 als leichte Nutzfahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, gezählt, wenn die überschüssige Bezugsmasse ausschließlich auf die Masse des Energiespeichersystems zurückzuführen ist.“

   b) In Absatz 3 wird die Bezugnahme „im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG“ durch „im Sinne des Anhangs I Teil A Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858“ ersetzt.

3. Artikel 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

      „(1) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) 2018/858. Außerdem bezeichnet der Ausdruck“.

   b) Die Buchstaben b bis g und die Buchstaben i und n werden gestrichen.

4. In Artikel 4 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

   „Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe c wird, falls die gemäß Anhang I Teil A oder Teil B Nummer 6.3 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen negativ ist, die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf 0 g/km festgesetzt.“

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(6a) Falls die Kommission feststellt, dass die von Mitgliedstaaten gemäß Absatz 2 vorgelegten vorläufigen Daten oder die von den Herstellern gemäß Absatz 5 mitgeteilten Daten auf nicht zutreffenden Daten in den Typgenehmigungsunterlagen oder den Übereinstimmungsbescheinigungen beruhen, informiert sie die Typgenehmigungsbehörde oder gegebenenfalls den Hersteller und verlangt von der Typgenehmigungsbehörde oder gegebenenfalls vom Hersteller die Ausstellung einer berichtigenden Erklärung, in der die berichtigten Daten angegeben werden. Die berichtigende Erklärung wird an die Kommission übermittelt und die berichtigten Daten werden für die Änderung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 verwendet."

b) Die Absätze 10 und 11 werden gestrichen.

6. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 7a*

CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus

(1) Die Kommission veröffentlicht bis zum 31. Dezember 2025 einen Bericht, in dem eine Methode beschrieben wird, gemäß der die CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die in der Union auf den Markt gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission übermittelt diesen Bericht dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(2) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2025 gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung der vorliegenden Verordnung, um eine gemeinsame Unionsmethode festzulegen, gemäß der die CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden.

(3) Ab dem 1. Juni 2026 können die Hersteller der Kommission auf freiwilliger Basis die Daten über die CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge nach der in Absatz 2 genannten Methode übermitteln."

7. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Eine gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme kann für die bis einschließlich für das Kalenderjahr 2035 geltenden Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen gewährt werden."

b) Absatz 4 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(4) Ein Hersteller kann für die Jahre bis und einschließlich des Kalenderjahres 2028 eine Ausnahme von der gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 bis 4 und 6.3 berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn er zusammen mit allen seinen verbundenen Unternehmen für zwischen 10 000 und 300 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden."

8. Artikel 11 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO_2-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien oder eine Kombination innovativer Technologien (im Folgenden ‚innovative Technologiepakete') erreicht werden, berücksichtigt.

Diese Technologien werden nur berücksichtigt, wenn sich mit dem zu ihrer Bewertung verwendeten Verfahren nachprüfbare, wiederholbare und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen.

Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen je Hersteller kann folgende Werte betragen:

— bis 2024 bis zu 7 g CO_2/km;

— von 2025 bis 2029 bis zu 6 g CO_2/km;

— von 2030 bis einschließlich 2034 bis zu 4 g CO_2/km.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um die Werte der in Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes genannten Obergrenze mit Wirkung ab 2025 nach unten anzupassen, damit technologischen Entwicklungen Rechnung getragen wird und gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Höhe dieser Grenze in einem ausgewogenen Verhältnis zu den durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen der Hersteller steht."

9. Artikel 12 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Damit die Differenz zwischen Laborwerten und tatsächlichen nicht zunimmt, bewertet die Kommission bis spätestens 1. Juni 2023, wie die gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission (*) erhobenen tatsächlichen Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten genutzt werden können, um sicherzustellen, dass die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO_2-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte von Fahrzeugen im Zeitablauf für jeden Hersteller repräsentativ für die tatsächlichen Emissionen bleiben.

Die Kommission beobachtet die Entwicklung der Differenz gemäß Unterabsatz 1 ab 2021, erstattet jährlich darüber Bericht und legt — sobald ausreichende Daten vorliegen, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2026 — einen Bericht vor, in dem eine Methode für einen Mechanismus zur Anpassung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen des Herstellers ab 2030, bei der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 erhobene tatsächliche Daten verwendet werden, dargelegt und die Machbarkeit eines solchen Mechanismus beurteilt wird.

Die Kommission legt diesen Bericht dem Europäischen Parlament und dem Rat vor, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen, beispielsweise Gesetzgebungsvorschlägen zur Einrichtung eines solchen Mechanismus.

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 vom 4. März 2021 über die Überwachung und Meldung von Daten zu den CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1014/2010, (EU) Nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 der Kommission (ABl. L 77 vom 5.3.2021, S. 8).“

10. In Artikel 13 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Falls die Daten in den Typgenehmigungsunterlagen nicht gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 berichtigt werden können, stellt die zuständige Typgenehmigungsbehörde eine berichtigende Erklärung mit den zutreffenden Daten aus und übermittelt sie an die Kommission und die Beteiligten.“

11. Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels zu erlassen.“

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 14a*

Fortschrittsbericht

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2025 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr vor. Dieser Bericht dient insbesondere der Beobachtung und Bewertung des Bedarfs an möglichen zusätzlichen Maßnahmen einschließlich finanzieller Mittel zur Erleichterung eines gerechten Übergangs.

(2) In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission alle Faktoren, die zu einem kosteneffizienten Fortschritt bei der Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen, dazu gehören:

a) die Fortschritte bei der Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, insbesondere im Segment der leichten Nutzfahrzeuge, und die Maßnahmen auf Ebene der Union, der Mitgliedstaaten und auf lokaler Ebene, um den Übergang der Mitgliedstaaten zu emissionsfreien Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu erleichtern;

b) die Fortschritte bei der Energieeffizienz und der Erschwinglichkeit emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge;

c) die Auswirkungen auf die Verbraucher, insbesondere auf Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen, einschließlich der Strompreise;

d) die Analyse des Gebrauchtwagenmarktes;

e) der potenzielle Beitrag in Form von CO_2-Einsparungen von zusätzlichen Maßnahmen zur Senkung des Durchschnittsalters und damit der Emissionen der Flotte von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, etwa Maßnahmen zur Unterstützung der sozial gerechten und umweltverträglichen Abschaffung älterer Fahrzeuge;

f) die Auswirkungen auf die Beschäftigung in der Automobilbranche, insbesondere auf Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen (KMU) und die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Unterstützung der Umschulung und Fortbildung der Beschäftigten;

g) die Wirksamkeit bestehender finanzieller Maßnahmen und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen, auch angemessener finanzieller Maßnahmen, auf Ebene der Union, der Mitgliedstaaten oder auf lokaler Ebene, um einen gerechten Übergang sicherzustellen und etwaige negative sozioökonomische Auswirkungen, insbesondere in den am stärksten betroffenen Regionen und Kommunen, abzumildern;

h) die Fortschritte beim sozialen Dialog sowie die Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr dienen;

i) die Fortschritte beim Aufbau öffentlicher und privater Lade- und Tankstelleninfrastruktur, einschließlich der Fortschritte im Rahmen einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates und einer Neufassung der Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (*);

j) der potenzielle Beitrag innovativer Technologien und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, einschließlich synthetischer Kraftstoffe, zur Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität;

k) die Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der in Verkehr gebrachten neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge, die gemäß Artikel 7a gemeldet werden;

l) die Auswirkungen der vorliegenden Verordnung auf die Ziele der Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 2018/842 und einer Neufassung der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (**).

(3) Zum Zeitpunkt der Vorlage des ersten Fortschrittsberichts gemäß Absatz 1 legt die Kommission ferner in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und allen einschlägigen Interessenträgern dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit einer Analyse vor, um etwaige Finanzierungslücken bei der Gewährleistung eines gerechten Übergangs in der Automobil-Lieferkette zu ermitteln, wobei besonderes Augenmerk auf KMU und die am stärksten betroffenen Regionen zu richten ist. Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge für angemessene finanzielle Maßnahmen zur Deckung des ermittelten Bedarfs beigefügt.

(*) Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (ABl. L 153 vom 18.6.2010, S. 13).

(**) Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).“

13. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Im Jahr 2026 führt die Kommission gestützt auf die alle zwei Jahre vorgelegten Berichte eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor. Die Kommission bewertet insbesondere die im Rahmen dieser Verordnung erzielten Fortschritte bei der Verwirklichung der in Artikel 1 Absatz 5a festgelegten Reduktionsziele, wobei die technologischen Entwicklungen, einschließlich im Hinblick auf Plug-in-Hybridtechnologien, und die Bedeutung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zur emissionsfreien Mobilität zu berücksichtigen sind. Auf der Grundlage dieser Bewertung prüft die Kommission, ob eine Überprüfung der in Artikel 1 Absatz 5a festgelegten Ziele erforderlich ist. Ferner bewertet die Kommission die Auswirkungen der Festlegung von Mindestenergieeffizienzschwellen für neue emissionsfreie Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die in der Union in Verkehr gebracht werden.

Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt.“

b) Die Absätze 2 bis 5 werden gestrichen.

c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2024 die Richtlinie 1999/94/EG im Hinblick auf die Notwendigkeit, Verbrauchern zutreffende, zuverlässige und vergleichbare Daten — auch tatsächliche Daten — zum Kraftstoff- und Energieverbrauch sowie zu den CO_2- und Luftschadstoffemissionen der in Verkehr gebrachten neuen Personenkraftwagen bereitzustellen, und bewertet die Optionen für die Einführung einer Kennzeichnung für Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge.

Der Überprüfung wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.“

d) Folgender Absatz wird angefügt:

„(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Anhang I Teil B festgelegte Formel zu ändern, falls eine solche Änderung für die Berücksichtigung des in Anhang III Teil A festgelegten Verfahrens für Mehrstufenfahrzeuge der Klasse N_1 erforderlich wird.“

14. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird die Bezugnahme „gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absatz 8“ durch „gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 7a Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absätze 8 und 9“ ersetzt.

b) In Absatz 3 wird die Bezugnahme „gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absatz 8“ durch „gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 7a Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absätze 8 und 9“ ersetzt.

c) In Absatz 6 wird die Bezugnahme „gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absatz 8“ durch „gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 7a Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absätze 8 und 9“ ersetzt.

15. Anhang I wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 19. April 2023.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin
R. METSOLA

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
J. ROSWALL

ANHANG

Anhang I der Verordnung (EU) 2019/631 wird wie folgt geändert:

1. Teil A wird wie folgt geändert:

   a) in Nummer 6.1 erhält die Überschrift folgende Fassung:

      „EU-weite Flottenziele ab 2025“

   b) in Nummer 6.1.2 erhält die Überschrift folgende Fassung:

      „EU-weites Flottenziel für 2030 bis 2034“

   c) die folgende Nummer wird hinzugefügt:

      „6.1.3. EU-weites Flottenziel ab 2035

      EU-weites $Flottenziel_{2035}$ = EU-weites $Flottenziel_{2021}$ · (1 — $Reduktionsfaktor_{2035}$)

      dabei ist:

EU-weites $Flottenziel_{2021}$	siehe Definition gemäß Nummer 6.0;
$Reduktionsfaktor_{2035}$	siehe Definition in Artikel 1 Absatz 5a Buchstabe a.“

   d) in Nummer 6.2 erhält die Überschrift folgende Fassung:

      „Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen“

   e) Nummer 6.2.2 wird gestrichen

   f) Nummer 6.3 erhält folgende Fassung:

      „6.3. Spezifische Emissionsziele ab 2025

      6.3.1. Spezifische Emissionsziele von 2025 bis 2029:

      Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen · ZLEV-Faktor (Faktor für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge)

      dabei ist:

die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen	die Referenzzielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurde:
ZLEV-Faktor	(1 + y – x), es sei denn, diese Summe ist größer als 1,05 oder kleiner als 1,0; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt;

      dabei ist:

y — der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neuer Personenkraftwagen des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes gemäß der folgenden Formel als $ZLEV_{spezifisch}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen:

$$ZLEV_{spezifisch} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO2} \bullet 0{,}7}{50}\right)$$

Für zugelassene neue Personenkraftwagen in Mitgliedstaaten, in denen der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an ihrer Flotte weniger als 60 % des Unionsdurchschnitts im Jahr 2017 beträgt und in denen 2017 (*) weniger als 1 000 neue emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge neu zugelassen werden, wird $ZLEV_{spezifisch}$ bis einschließlich 2029 nach der folgenden Formel berechnet:

$$ZLEV_{spezifisch} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO2} \bullet 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$$

Beträgt der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der Flotte zugelassener neuer Personenkraftwagen eines Mitgliedstaats in einem Jahr zwischen 2025 und 2028 mehr als 5 %, so ist dieser Mitgliedstaat nicht berechtigt, in den Folgejahren den Multiplikator von 1,85 anzuwenden;

x — 25 % in den Jahren 2025 bis 2029.

6.3.2. Spezifische Emissionsziele von 2030 bis 2034

Spezifisches Emissionsziel = EU-weites $\text{Flottenziel}_{2030}$ + a_{2030} $(TM\text{-}TM_0)$

dabei ist:

EU-weites $\text{Flottenziel}_{2030}$ wie in Nummer 6.1.2 bestimmt;

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \bullet \text{EUfleet} - \text{widetarget}_{2030}}{\text{averageemissions}_{2021}}$$

dabei ist:

a_{2021} wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

durchschnittliche Emissionen_{2021} wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

TM_0 wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

6.3.3. Spezifische Emissionsziele ab 2035

Spezifisches Emissionsziel = EU-weites $\text{Flottenziel}_{2035}$ + a_{2035} $(TM\text{-}TM_0)$

dabei ist:

EU-weites $\text{Flottenziel}_{2035}$ wie in Nummer 6.1.3 bestimmt;

$$a_{2035} = \frac{a_{2021} \bullet \text{EUfleet} - \text{widetarget}_{2035}}{\text{averageemissions}_{2021}}$$

dabei ist:

a_{2021} wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

durchschnittliche Emissionen_{2021} wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

TM_0 wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

(*) Der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer neuer Personenkraftwagen an der Flotte eines Mitgliedstaats im Jahr 2017 wird berechnet als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen im Jahr 2017 zugelassenen Personenkraftwagen geteilt durch die Gesamtzahl der im selben Jahr neu zugelassenen Personenkraftwagen.“;

2. Teil B wird wie folgt geändert:

a) in Nummer 6.1 erhält die Überschrift folgende Fassung:

„EU-weite Flottenziele ab 2025“

b) in Nummer 6.1.2 erhält die Überschrift folgende Fassung:

„EU-weite Flottenziele von 2030 bis 2034“

c) die folgende Nummer wird hinzugefügt:

„6.1.3. EU-weite Flottenziele ab 2035

EU-weites $\text{Flottenziel}_{2035}$ = EU-weites $\text{Flottenziel}_{2021} \cdot (1 - \text{Reduktionsfaktor}_{2035})$

dabei ist:

EU-weites $\text{Flottenziel}_{2021}$ siehe Definition gemäß Nummer 6.0;

$\text{Reduktionsfaktor}_{2035}$ siehe Definition in Artikel 1 Absatz 5a Buchstabe b.“

d) Nummer 6.2.2 erhält folgende Fassung:

„6.2.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2030 bis 2034

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites $Flottenziel_{2030}$ + α · ($TM-TM_0$)

dabei ist:

EU-weites $Flottenziel_{2030}$ wie in Nummer 6.1.2 bestimmt;

α a_{2030}, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens TM_0 entspricht, und a_{2021}, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über TM_0 liegt;

dabei ist:

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \bullet \text{EU v} - \text{wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

a_{2021} wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

durchschnittliche $Emissionen_{2021}$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

TM_0 wie in Nummer 6.2.1 bestimmt“

e) die folgende Nummer wird hinzugefügt:

„6.2.3. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2035

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites $Flottenziel_{2035}$ + α · ($TM-TM_0$)

dabei ist:

EU-weites $Flottenziel_{2035}$ wie in Nummer 6.1.3 bestimmt;

α $a_{2035,L}$, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens TM_0 entspricht, und $a_{2035,H}$, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über TM_0 liegt;

dabei ist:

$$a_{2035,L} = \frac{a_{2021} \bullet \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

$$a_{2035,H} = \frac{a_{2021}.\text{EU fleet} - \text{wide target}_{2035}}{\text{EU fleet} - \text{wide target}_{2025}}$$

durchschnittliche $Emissionen_{2021}$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

TM_0 wie in Nummer 6.2.1 bestimmt“

f) Nummer 6.3 erhält folgende Fassung:

„6.3. Spezifische Emissionsziele ab 2025

6.3.1. Spezifische Emissionsziele von 2025 bis 2029:

Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen · ZLEV-Faktor (Faktor für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge)

dabei ist:

die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen	die Referenzzielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurde;
$ø_{Ziele}$	der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifische Emission, die gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wurden;
ZLEV-Faktor	(1 + y – x), es sei denn, diese Summe ist größer als 1,05 oder kleiner als 1,0; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt;

dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neuer Personenkraftwagen des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes gemäß der folgenden Formel als $ZLEV_{spezifisch}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen:

$$ZLEV_{spezifisch} = 1 - \left(\frac{\textbf{specific emissions of CO}2}{50}\right)$$

x 17 % in den Jahren 2025 bis 2029.

6.3.2. Spezifische Emissionsziele von 2030 bis 2034

Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – ($ø_{Ziele}$ - EU-weites $Flottenziel_{2030}$)

dabei ist:

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen	die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wird:

$ø_{Ziele}$ der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifische Emission, die gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wurden;

EU-weites $Flottenziel_{2030}$ wie in Nummer 6.1.2 bestimmt

6.3.3. Spezifische Emissionsziele ab 2035

Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – ($ø_{Ziele}$ - EU-weites $Flottenziel_{2035}$)

dabei ist:

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen	die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.3 bestimmt wurde;

$ø_{Ziele}$ der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifische Emission, die gemäß Nummer 6.2.3 bestimmt wurden;

EU-weites $Flottenziel_{2035}$ wie in Nummer 6.1.3 bestimmt.“